



# **Réponse du Conseil communal au Conseil général à l'interpellation n° 16-607 du groupe PLR concernant le maillon autoroutier manquant entre Vauseyon et Serrières**

(Du 6 juin 2016)

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

Le 18 avril 2016, le groupe PLR, par M. Alexandre Brodard et consorts, a déposé l'interpellation suivante :

*«A en croire les récentes décisions prises au niveau fédéral et relayées dans la presse, les projets routiers d'évitement du Locle et de La Chaux-de-Fonds semblent à présent sur la bonne voie. Nous nous en réjouissons pour ces villes amies.*

*Si ces projets se concrétisent, ils pourraient toutefois avoir une influence non négligeable sur le trafic empruntant les gorges du Seyon en provenance de France voisine et du haut du canton en direction de Neuchâtel, Bienne, Berne ou Yverdon. Or, alors que l'on pensait le réseau autoroutier autour de Neuchâtel abouti avec l'ouverture du tunnel de Serrières, force est de constater que ce n'est pas le cas. En effet, le trafic descendant de La Chaux-de-Fonds en direction d'Yverdon-Lausanne-Genève est contraint de sortir de l'autoroute à Vauseyon ou à Champ-Coco pour la reprendre à Serrières. Pour ce faire, il traverse la ville à proximité du centre, par le tunnel de Prébarreau ou la rue de Maillefer, avec un lot non négligeable de pollution et autres nuisances. Ce trafic, voué à augmenter, contribue inévitablement à l'engorgement du trafic et à la pollution de l'air en ville de Neuchâtel.*

*Bien sûr, la topographie des lieux (gorges, Seyon, etc.) et la concentration d'ouvrages importants préexistants (nœud autoroutier, tunnels, viaduc, lignes de chemin de fer, routes, bâtiments, etc.) semblent rendre difficile la réalisation d'un nouveau projet d'importance à cet endroit. Et la question a peut-être déjà été étudiée. Il n'en reste pas moins que si la réalisation d'une liaison autoroutière descendante entre Vauseyon/Champ-Coco et Serrières devait être possible, elle mériterait sans doute d'être étudiée ou réétudiée.*

*Au vu de ce qui précède, les soussignés souhaitent par la présente interpellier le Conseil communal sur cette problématique et lui demander des explications et des réponses aux questions suivantes :*

- *Le nombre de véhicules sortant actuellement de l'autoroute à Vauseyon ou Champ-Coco pour la reprendre à Serrières est-il chiffré ? A-t-il augmenté ces dernières années ? Dans quelle proportion ?*
- *Une liaison autoroutière Vauseyon-Serrières avait-elle été envisagée et/ou étudiée par la Ville, le Canton ou la Confédération dans le cadre des projets ayant mené à la construction du Viaduc de Vauseyon, du tunnel de Serrières ou autre ? Si oui, pour quelle raison a-t-elle été abandonnée ? Quelles possibilités existent-elles pour la réaliser ? Le Conseil communal pourrait-il nous fournir les détails des réflexions et études menées et les résultats de ces dernières ?*
- *Une telle liaison serait-elle réalisable à la connaissance du Conseil communal ou des services cantonaux compétents ?*
- *Des réflexions sont-elles actuellement en cours à ce sujet auprès des autorités de la Ville ou du Canton ? Est-il envisagé d'entreprendre des démarches pour palier ce maillon manquant ?*

Le texte de l'interpellation valant développement écrit, nous y apportons la réponse écrite ci-après, conformément à l'article 57 du Règlement général de la commune de Neuchâtel.

## **1. Introduction**

Le réseau routier est subdivisé en trois catégories administratives, à savoir les réseaux fédéral, cantonal et communal. Dans notre localité, le réseau fédéral comprend l'autoroute en tunnels, les jonctions autoroutières telles que le carrefour de Vauseyon ou de Monruz, la voie descendante du tunnel de Prébarreau et la sortie de la ville sur le quai Max-Petitpierre. Le réseau cantonal concerne l'axe entre Monruz et Serrières constitué par la route des Falaises, l'avenue de Pierre-à-Mazel, l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars, la place Numa-Droz, la Place-d'Armes, les quais Philippe-Godet, Max-Petitpierre et Jeanrenaud, ces deux derniers uniquement pour la voie entrante. Le Canton est également propriétaire de l'axe routier situé au nord de la voie ferroviaire ainsi que de la rue du Rocher jusqu'à Pierre-à-Bot. Ces deux tronçons seront en principe remis à la Ville lors de la révision de la loi sur les voies publiques, planifiée en 2018.

L'interpellation traite d'un secteur sous la responsabilité de la Confédération, suite aux nouvelles domanialités définies entre le Canton et la Confédération. Jusqu'alors, il était traité par le Canton au niveau de ces infrastructures.

## **2. Etude menée par le Canton**

L'Office cantonal de construction de la N5 a esquissé des intentions de liaisons directes entre Vauseyon et Serrières sud.

Une première fois lors de la conception du noeud autoroutier H20-N5 dans les années 90. D'un point de vue technique, l'exigüité du vallon de Champ-Coco rend impossible l'ajout d'un mouvement supplémentaire. Il n'a pas été donné suite à cette étude.

Une deuxième fois, en 2006-2007, avec le développement de liaisons souterraines. Celles-ci ont été évaluées grossièrement au niveau de leur coût (environ 300-400 millions de francs). Elles ont finalement aussi été abandonnées non seulement dû à leur coût mais également en raison des caractéristiques géométriques et d'exploitation hors normes. Les annexes illustrent les tracés de ces dernières.

Le Canton ne mènera plus de réflexion à ce sujet, toutes les infrastructures situées entre Vauseyon et Champ-Coco étant désormais propriété de l'Office fédéral des routes (OFROU).

### **3. La position de l'OFROU**

Les pré-études susmentionnées ont été transmises à l'OFROU qui n'y a pas donné suite à l'époque. Dans le prolongement de l'interpellation, nous avons pris contact avec l'Office fédéral en question qui nous a confirmé qu'une telle liaison n'était pas d'actualité mais pourrait s'inscrire dans une perspective de 30 à 40 ans. L'Office nous a rendu attentifs que dans le cadre des travaux actuels Uplans (Unterhaltsplanung der Nationalstrassen, Planification de l'entretien des routes nationales), où plus de 500 millions de francs sont investis, il a été tenu compte des tracés pré-étudiés afin de ne pas compromettre un éventuel développement dans le sens de l'interpellation à long terme. Il nous confirme enfin que le trafic actuel, susceptible de pratiquer ce mouvement, ne justifierait de loin pas un investissement aussi important à court terme.

S'agissant en effet du trafic, on dénombreait en 2010 quelque 4'800 véhicules/jour sur le mouvement Vauseyon – Serrières. En 2015, ce nombre s'élève à 5'200 véhicules/jour, soit une progression d'environ 10 % correspondant à la progression du trafic journalier annuel observé ces dernières années (1,5 à 2 %). A titre de comparaison, les tunnels sous la ville absorbent aujourd'hui entre 30 et 35'000 véhicules/jour. Nous pouvons également mentionner le trafic important sur la traversée de Peseux avec 16'000 à 20'000 véhicules/jour et l'impact sur les infrastructures routières voisines des communes de Corcelles-Cormondrèche et Milvignes. D'autres flux de transit à travers les quartiers de la ville existent et seront à prendre en considération.

### **4. Mobilité 2030**

Ces réflexions doivent considérer les objectifs fixés dans le projet cantonal Mobilité 2030 dont le programme a été récemment plebiscité par la population. Nous rappelons ci-après la stratégie permettant de rapprocher concrètement les régions et les agglomérations en concrétisant la complémentarité rails/routes sur la base de 4 piliers :

- le RER neuchâtelois,
- les routes nationales,
- les routes cantonales,
- la mobilité douce.

Il est aujourd'hui prématuré de définir la pertinence de la jonction préconisée par l'interpellation. Par contre, il est essentiel de considérer cette option dans les réflexions portant sur l'évolution de notre réseau, dans l'esprit du programme Mobilité 2030.

## **5. Conclusion**

En conclusion, ce maillon n'est pas justifié actuellement mais l'idée reste de mise dans une vision à long terme.

Il s'agit en premier lieu de se concentrer sur les objectifs cantonaux visant à finaliser le réseau autoroutier dont la décision ultime au niveau du financement par les Chambres nationale est encore attendue.

Il conviendra de rester vigilant et de relancer, le moment venu, l'OFROU, en fonction de l'utilité avérée de cette liaison.

Nous remercions les interpellateurs de l'intérêt porté à la stratégie des équipements et infrastructures de mobilité ainsi qu'aux exigences de qualité de nos axes de communication.

Au vu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente réponse à l'interpellation n°16-607.

Neuchâtel, le 6 juin 2016

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

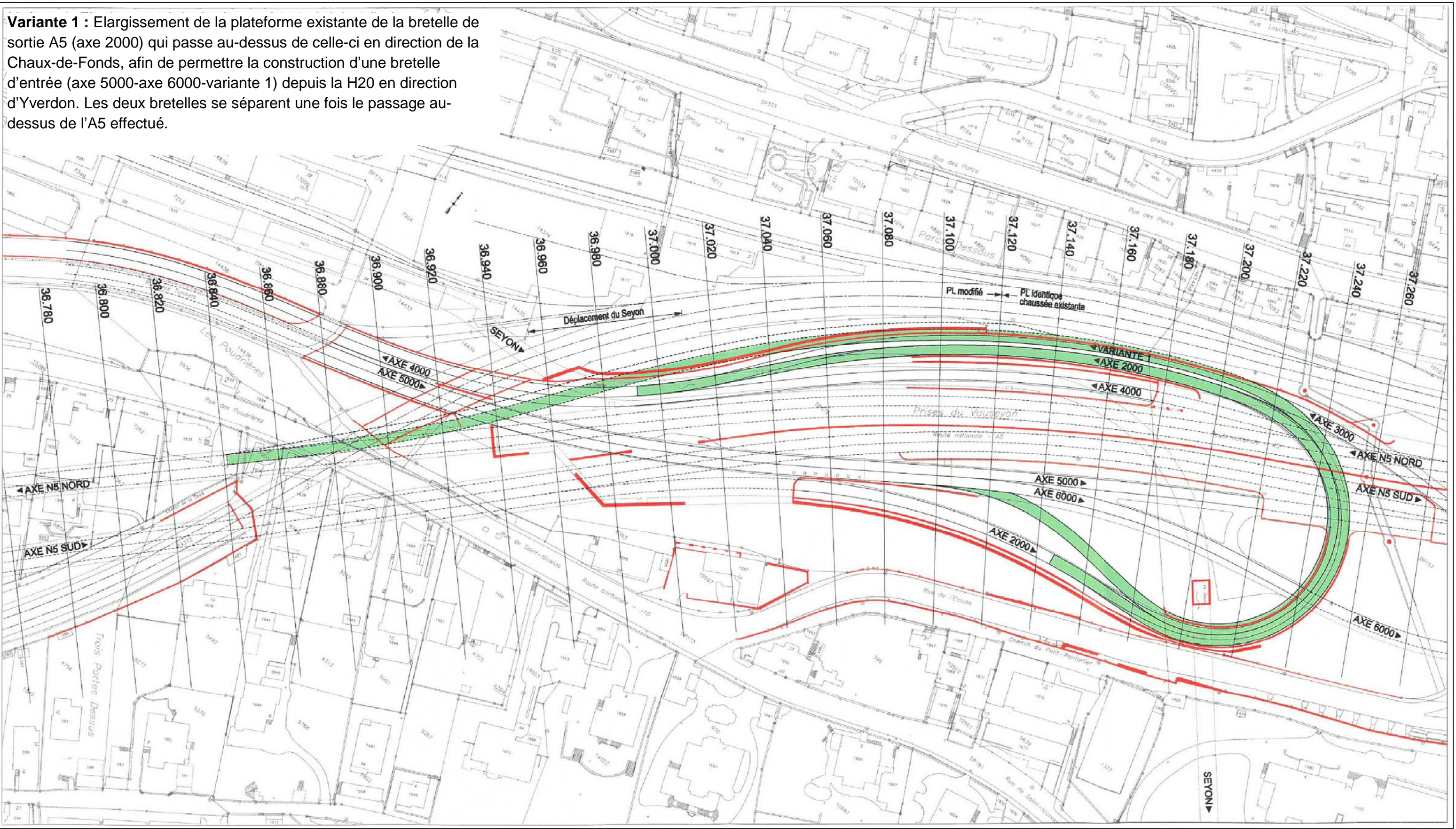
Le chancelier,

Thomas Facchinetti

Rémy Voirol

**Annexes** : 3 variantes de tracé

**Variante 1 :** Elargissement de la plateforme existante de la bretelle de sortie A5 (axe 2000) qui passe au-dessus de celle-ci en direction de la Chaux-de-Fonds, afin de permettre la construction d'une bretelle d'entrée (axe 5000-axe 6000-variante 1) depuis la H20 en direction d'Yverdon. Les deux bretelles se séparent une fois le passage au-dessus de l'A5 effectué.



H20-A5 Echangeur de Champ-Coco  
Variantes 2 et 3 situation d'ensemble

Variante 3 : Liaison directe Vauseyon-Tunnel Ouest  
traversée de Neuchâtel par A5

Variante 2 : Passage sous canal du Seyon

